

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Ralph Lenkert, Victor Perli, Dr. Gesine Löttsch, Klaus Ernst, Christian Görke, Susanne Hennig-Wellsow, Caren Lay, Christian Leye, Thomas Lutze, Pascal Meiser, Bernd Riexinger, Alexander Ulrich, Dr. Sahra Wagenknecht, Janine Wissler und der Fraktion DIE LINKE.

Geplantes Logistikzentrum für das Endlager Konrad – Schutz der Bevölkerung

Die Gesellschaft für Zwischenlagerung mbH (BGZ) plant auf dem Gelände des ehemaligen Atomkraftwerks (AKW) Würgassen den Bau eines Logistikzentrums für das Endlager Konrad (LoK). Die Inbetriebnahme ist für 2027 geplant. Im LoK sollen „endlagerungsfähige Transportbehälter“ aus dem gesamten Bundesgebiet angeliefert, neu zusammengestellt und in einem Just-in-time-Verfahren zum Endlager Konrad verbracht werden. Das Vorhaben im Dreiländereck Hessen – Niedersachsen – Nordrhein-Westfalen bringt insbesondere durch die Transporte von Atommüll neue Gefahren in diese Region, die zur Information der Betroffenen angemessen eingeschätzt werden müssen. Auf dieser Grundlage müssen auch Vorsorgemaßnahmen zum Schutz der Bevölkerung getroffen werden.

Die BZG geht von werktäglich 20 Lkw-Transporten in das LoK aus. Als Zufahrtswege auf der Straße zum LoK werden fünf Zufahrtsrouten definiert.

Als regionaler Zufahrtsweg auf der Straße zum LoK wird beginnend an der Autobahn A 7 Ausfahrt Hann. Münden-Hedemünden, die Bundesstraße (B) 80 genannt. Auf der Strecke liegen die Gemeinden Reinhardshagen, Wesertal und Bad Karlshafen.

Die BGZ geht von werktäglich zehn Zugtransporten mit jeweils zwölf Transportcontainern in das LoK aus. Die Anlieferungen soll per Bahn über die Bahnkreuzungspunkte Ottbergen, Göttingen bzw. Northeim erfolgen. Anders als in den Anforderungen für die Standortsuche definiert, handelt es sich dabei jedoch um eine eingleisige Schienenverbindung, auf der Betriebsstörungen nicht auszuschließen sind. Dies kann ggf. zu einer Verlagerung der Transportstrecke führen. Mögliche Alternativstrecken bei Streckenstörungen wäre die Verbindung Kassel – Vellmar, Fulda – Hann. Münden bzw. Kassel – Hofgeismar – Warburg mit den betroffenen Kommunen Vellmar, Espenau, Immenhausen, Grebenstein, Liebenau, Hofgeismar.

In der Konzeptbeschreibung der BGZ für den Standort Würgassen wird angegeben, dass der An- und Abtransport von Abfallgebinden „vorrangig“ mit der Bahn erfolge (BGZ 2020: Logistikzentrum Konrad (LoK)-Konzeptbeschreibung für den Standort Konrad – Essen, S. 33).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie ist bisherige Frequenz des Schwerlastverkehrs auf den für die Lkw-Transporte vorgesehenen Autobahnen (bitte nach Streckenabschnitt und Wochentagen aufschlüsseln)?
2. Welche Unfallschwerpunkte gibt es auf den für die Lkw-Transporte vorgesehenen Autobahn-Streckenabschnitte?
3. Wie viele Unfälle ereigneten sich auf den für die Lkw-Transporte vorgesehenen Autobahn-Streckenabschnitten im Zeitraum von 2016 bis 2021 (bitte aufschlüsseln)?
4. Wie viele Unfälle ereigneten sich nach Kenntnis der Bundesregierung auf den für die Lkw-Transporte vorgesehenen Autobahn-Streckenabschnitten im Zeitraum von 2016 bis 2021 (bitte nach Autobahn-Streckenabschnitt, Jahr und beteiligten Fahrzeugen (Schwerlastverkehr, Pkw, sonstige) aufschlüsseln)?
5. Wie ist die bisherige Frequenz des Schwerlastverkehrs, insbesondere in den Ortslagen, auf dieser Strecke?
6. Welche Unfallschwerpunkte gibt es auf dieser Strecke?
7. Wie viele Unfälle ereigneten sich nach Kenntnis der Bundesregierung auf der Strecke im Zeitraum von 2016 bis 2021 (bitte nach Ort bzw. Ortsteil, Jahr und beteiligten Fahrzeugen (Schwerlastverkehr, Pkw, sonstige) aufschlüsseln)?
8. Kann die Bundesregierung rechtssicher ausschließen, dass eine Anlieferung auch über die Autobahn/Ausfahrt Kassel Nord, Vellmar, Hofgeismar, Trendelburg erfolgt?
9. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass im Falle einer Betriebsstörung der ursprünglich geplanten Strecke auch die o. g. Bahnstrecken für den Schienentransport genutzt werden?
10. Welche weiteren Bahnstrecken kommen ggf. als Alternativstrecken für die Transporte infrage?
11. Sind die o. g. Bahnstrecken und Alternativstrecken für den Transport von Gefahrgütern zugelassen und uneingeschränkt schwerlastfähig?
12. Welche Auswirkungen hätte die Aufnahme zusätzlicher Zugverkehre auf den Alternativstrecken auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bzw. den schienengebundenen Personenverkehr?
13. Welche weiteren Transportwege sind für Abfallbinde vorgesehen?
14. Wer wird aufgrund welcher Kriterien das Transportmittel bestimmen und die Route festlegen?
15. In welchem Verhältnis wird die Nutzung der unterschiedlichen Transportmittel liegen?
16. Wie lange dauert es bei den derzeit für den Transport vorgesehenen Transportbehältern im unbeschädigten Zustand bei einem Abstand von 2, 10 bzw. 30 Metern, um eine Strahlendosis von 1 Millisievert zu erhalten (bitte ggf. für die unterschiedlichen Typen auflisten)?

17. Wird der Katastrophenschutz bei Unfällen von Transporten von den Feuerwehren übernommen?

Wenn nein, wer übernimmt den Katastrophenschutz?

Wenn ja, welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um die Feuerwehren und insbesondere die freiwilligen Feuerwehren mit Fahrzeug, Gerät und ausgebildeten, tagverfügbaren Einsatzkräften auszustatten?

18. Hat die Bundesregierung Kenntnisse über Erdfälle in den letzten 100 Jahren in einem Radius von 2 km um den geplanten Standort und in einem 2-km-Korridor um die Transportrouten?

Berlin, den 21. Februar 2022

Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

